LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

13 Décembre 1902. — N° 222.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

UN DUEL FRANCO-ITALIEN. — LE PROFESSEUR VEGA, UN DES OFFENSEURS

A la suite d'un défi lancé à tous les maîtres d'armes italiens par les deux célèbres professeurs français, Lucien Mérignac et Kirchhoffer, et qui donna lieu à une polémique de presse, deux professeurs italiens, Wéga et Pessina écrivirent aux maîtres français une lettre offensante pour ceux-ci... Deux témoins furent constitués, qui, à l'heure actuelle, sont à Naples en train d'arrêter avec les représentants des maîtres italiens les conditions d'une rencontre qui aura lieu, celle-ci, sur le terrain.

(*Voir l'article, page 840.*)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Pour paraître le 18 Décembre

Le

Numéro de Noël

de la *Vie au Grand Air.*

Superbe Album en Couleurs

contenant

Seize Magnifiques Planches

EN COULEURS

des

plus Célèbres Champions

par

L. LUCIEN FAURE

Fac-simile de la couverture du Numéro de Noël de la *Vie au Grand Air.*

Cet

Album artistique

illustré par un

procédé entièrement nouveau

sera encarté dans une

Amusante Couverture

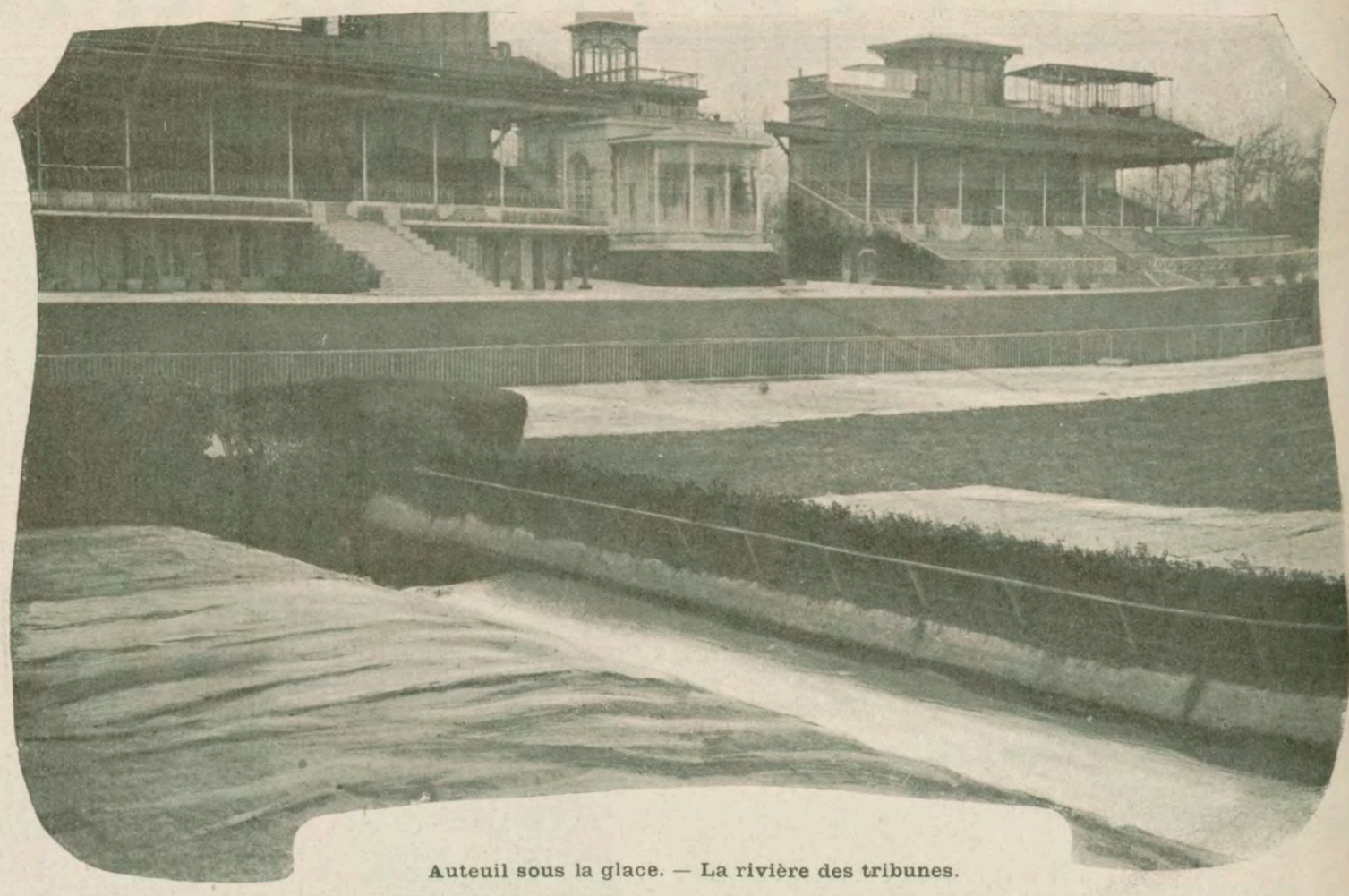
également

en couleurs

et sera vendu partout

75 Centimes

Il remplacera le numéro ordinaire de la ***Vie au Grand Air*** du 20 décembre, et sera adressé gratuitement à tous nos abonnés.



Auteuil sous la glace. — La rivière des tribunes.

On a placé des bâches sur toute la largeur de la rivière, en avant et en arrière.

Le mur en terre et la claie de la grande piste des steeples.

Les Courses et le Froid

Après la neige, nous avons eu la boue, puis le froid glacial est revenu promptement. Le baromètre nous a habitué, il est vrai, cette année, à ces brusques changements ; dans les centres d'entraînement, le travail a été arrêté de nouveau; les pistes de Chantilly, le terrain des Aigles, les pistes du Parc de

Le brook.

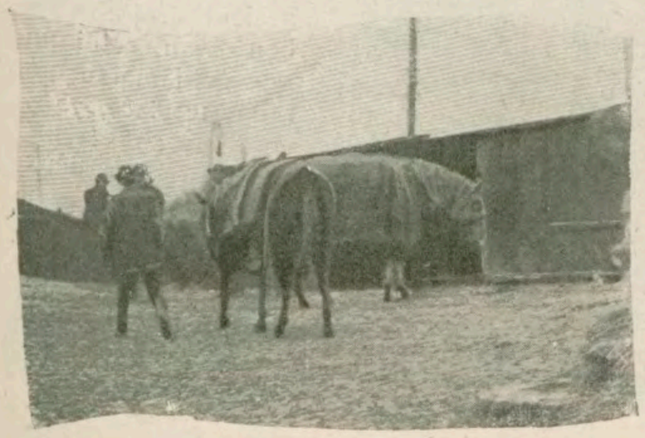
Les bâches sont placées à l'endroit où les chevaux se reçoivent dans leur saut.

Maisons-Laffitte et le terrain d'Achères sont devenus impraticables. Et c'est miracle qu'on ait pu courir la semaine dernière à Auteuil et à Enghien; il est vrai que plusieurs des concurrents qui avaient fait le déplacement sont restés au paddock.

J'ai dit dans un précédent article les précautions prises par la Société des Steeple-chases pour maintenir les pistes d'Auteuil dans le meilleur état possible. Mardi dernier, à peine la dernière épreuve de la réunion supplémentaire, remplaçant celle annulée au printemps, était-elle courue, qu'un régiment de manœuvres, sous la direction du brave gardien de l'Hippodrome, s'emparaît des 500 bâches de 64 mètres carrés chacune et les étendait sur les pistes. Partout où le terrain était le plus exposé au vent glacial qui soufflait, on a étendu ces bâches qui ont admirablement bien protégé le terrain ; aux abords de tous les obstacles, depuis la plus petite haie jusqu'à la rivière des tribunes et au brook en pasant par les murs, la rivière du huit, le contre-bas, on a placé des bâches en grosse toile à voiles légèrement goudronnée ; jeudi, quelques instants seulement avant la première course, ces bâches furent enlevées, de sorte que la piste était ferme sans être trop dure et les six épreuves du programme ont pu être disputées comme s'il n'avait pas gelé pendant les deux jours à 10° au-dessous de zéro ; et nous n'avons eu aucune chute sérieuse à déplorer ; les rares panaches qui se sont produits ont été beaucoup moins graves pour les jockeys que lors de la réunion précédente, alors que les chevaux enfonçaient dans la boue du dégel. A Enghien, la Sportive d'Encouragement a également pu donner une réunion remplaçant celle annulée quinze jours auparavant ; cependant le terrain était passablement dur, malgré les précautions prises. Je me trouvais à Chantilly au matin de la réunion d'Enghien : les entraîneurs, qui avaient pu constater la dureté des routes et des pistes de Chantilly, se demandaient si la réunion d'Enghien pourrait avoir lieu. Les commissaires de la Sportive avaient promis d'envoyer avant neuf heures du matin une dépêche pour faire connaître dans les centres d'entraînement si la réunion pourrait ou non être donnée. Aussi, nombreux étaient les entraîneurs qui ne s'étaient pas précautionnés à l'avance de wagons-écuries. A neuf heures, lorsque j'arrive à la gare, cinquante chevaux au moins sont promenés en attendant la formation d'un train spécial.

La piste des steeples à l'arrivée.
Les bâches sont placées dans toute la largeur de l'arrivée.

Le débarquement d'un cheval de course à Saint-Denis.



L'embarquement des chevaux à Chantilly.

Aucune dépêche n'étant parvenue, cela donnait à penser que les pistes d'Enghien étaient dans un état suffisant pour permettre de courir. Heureusement, la gare de Chantilly est bien pourvue en wagons-écuries et en vachères : à 9 heures 1/4, déjà vingt chevaux étaient embarqués et une nouvelle rame de wagons prête à recevoir un nouveau convoi.

Le chef et le sous-chef de la gare de Chantilly sont du reste, de l'avis de tous les entraîneurs, les hommes les plus aimables de la terre ; ils se mettent en quatre pour satisfaire tout le monde et jamais il n'y a le moindre accroc dans l'embarquement des chevaux.

Savez-vous comment voyagent nos chevaux de course ? Un peu comme des grands seigneurs : ils ont leurs wagons spéciaux capitonnés et bien suspendus ; leurs trains, sans être aussi rapides que des express, ne sont pas les trains de M. Tout-le-Monde, on met spécialement pour eux des locomotives sous pression, et ils débarquent aussi près que possible du champ de courses, sans fatigue, pour ainsi dire.

Autrefois (le père Gibson me racontait cela l'autre jour devant un excellent grog), alors que Chantilly ne comptait que quatre ou cinq entraîneurs : lui, le vieux Carter, un Jennings et le grand-père des frères Hurst, on conduisait en mains et par la route les chevaux qui allaient courir à Longchamp ou à Auteuil, et « ça ne les empêchait pas de bien galoper », ajoutait-il.

Aujourd'hui, les chevaux partent vers 10 heures 1/2 de Chantilly et débarquent avant midi à Saint-Denis. Ils sont soumis à un tarif spécial, catalogué dans les compagnies sous la dénomination G. V. n° 12. Les Compagnies de chemins de fer mettent à la disposition des propriétaires d'écuries de course des wagons-écuries pouvant contenir deux chevaux, ou des vachères dans lesquelles on ne met également que deux chevaux, car il y a des pur sang qui se refusent absolument à voyager seuls; c'est ainsi qu'un cheval de l'écurie Cook, dont j'ai oublié le nom, ne voyage jamais qu'avec une chèvre, un autre a pour compagnon de wagon un chien, un autre un poney, et ainsi ils se tiennent tranquilles durant le voyage. Certains propriétaires, le vicomte d'Harcourt, M. de Gheest, M. Aumont, la baronne de Forest et quelques autres possèdent leurs wagons-écuries peints à leurs couleurs et portant leur chiffre ; mais la plupart des propriétaires se contentent des wagons des Compagnies, qui sont tous construits sur le même modèle.

Le tarif spécial n'est applicable qu'aux chevaux de course allant d'un point d'élevage à un centre d'entraînement, expédiés d'une provenance quelconque au lieu des courses, d'un centre d'entraînement à un autre, ou revenant du lieu des courses à leur centre d'entraînement. On délivre aux entraîneurs des feuilles d'un modèle uniforme et portant la

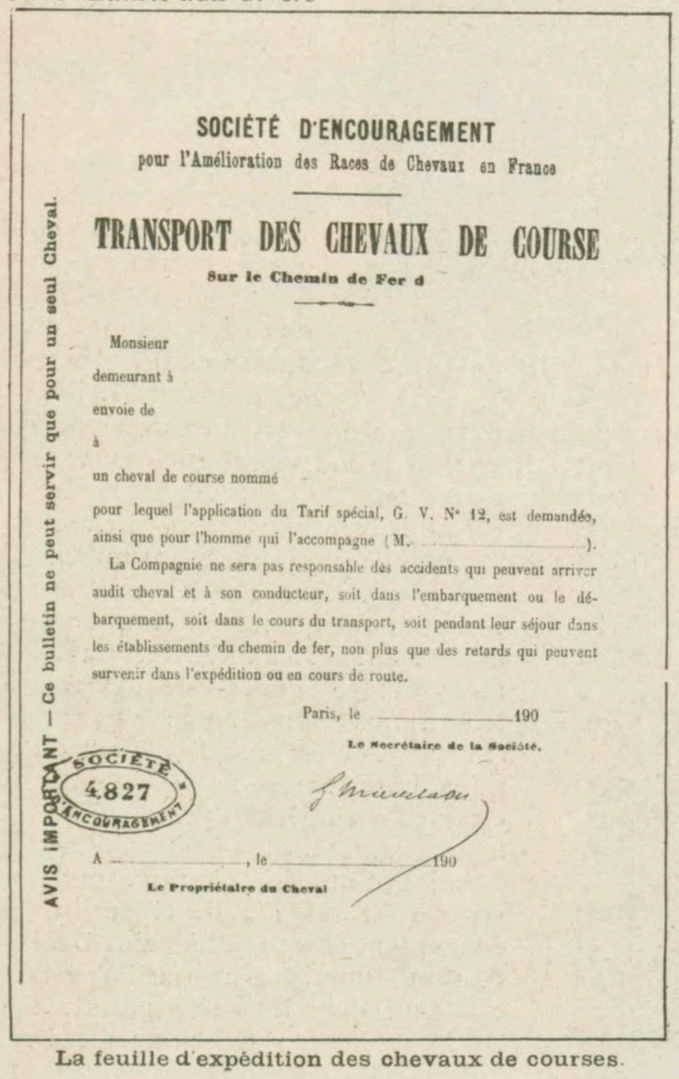
Le papa Gibson.
Malgré ses 80 ans sonnés, il est toujours alerte et vif.

signature du secrétaire de la Société des courses et du propriétaire ; ces feuilles servent de bulletins d'expédition, et les chevaux qui voyagent ainsi payent un tarif uniforme de 0 fr. 10 par kilomètre et par tête. Ainsi, de Chantilly à Paris, il y a 41 kilomètres par la voie ferrée, soit 4 fr. 10, presque le prix de l'aller en première classe. Par cheval, l'expéditeur a droit à un homme qui paye le demi-tarif de la troisième classe.

Peu de chevaux se montrent difficiles à l'embarquement ; ils débarquent encore plus facilement. Le trajet de Chantilly ou de Maisons-Laffitt aux divers

Les pelousards désappointés.

Venir de l'extrémité de Paris ou de l'autre côté de la banlieue pour trouver le champ de courses fermé ! Et dire que cette fois on avait le bon tuyau !



SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT
pour l'Amélioration des Races de Chevaux en France

TRANSPORT DES CHEVAUX DE COURSE
Sur le Chemin de Fer d

Monsieur
demeurant à
envoie de
à
un cheval de course nommé
pour lequel l'application du Tarif spécial, G. V. N° 12, est demandée, ainsi que pour l'homme qui l'accompagne (M.).

La Compagnie ne sera pas responsable des accidents qui peuvent arriver audit cheval et à son conducteur, soit dans l'embarquement ou le débarquement, soit dans le cours du transport, soit pendant leur séjour dans les établissements du chemin de fer, non plus que des retards qui peuvent survenir dans l'expédition ou en cours de route.

Paris, le 190
Le Secrétaire de la Société.

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT 4.827

A , le 190
Le Propriétaire du Cheval

AVIS IMPORTANT — Ce bulletin ne peut servir que pour un seul Cheval.

La feuille d'expédition des chevaux de courses.

champs de course de la région parisienne est assez court ; mais voici la campagne niçoise qui va s'ouvrir et le voyage sera long. Du reste, les chevaux s'habituent très vite aux trajets, même longs, en chemin de fer. J'en voyais un l'autre jour, chez les frères Hurst, qui, cette année, a fait exclusivement les courses de province ; il a passé un jour sur trois en chemin de fer, et n'en a pas moins gagné quelques belles épreuves. Il arrive quelquefois des accidents en cours de route, mais cela est assez rare ; du reste, dans un wagon-écurie, un cheval n'a que juste la place : il ne peut ni avancer, ni reculer, ni se tourner, et, les cloisons étant capitonnées, il n'y a aucun danger ; néanmoins un homme est toujours là pour le surveiller.

Ce métier de « garçon de voyage » n'est pas toujours rose, mais il a ses agréments : en effet, quand les lads et les jockeys se lèvent dès l'aube pour monter à l'écurie, le garçon de voyage peut faire la grasse matinée, son travail ne commence qu'au moment où le cheval sort de son box pour se rendre à la gare ; il se termine, il est vrai, au retour, et c'est quelquefois au milieu de la nuit.

Dans la nuit de samedi à dimanche, le thermomètre est descendu au-dessous de 10° à Auteuil ; aussi les pistes, malgré tous les soins dont elles avaient été l'objet, étaient impraticables. A 7 heures 1/2 du matin, les commissaires de la Société des steeple-chases, MM. le prince Murat, A. du Bos et baron de Neuflize — ce sont gens qui se lèvent de bon matin — étaient sur l'hippodrome, et décidaient que les courses n'auraient pas lieu. Ils envoyèrent immédiatement des dépêches dans tous les centres d'entraînement, pour prévenir entraîneurs et jockeys de n'avoir pas à se déranger, et, à 9 heures du matin, dans toutes les gares du chemin de fer de ceinture, dans les principaux cafés de Paris, on apposa des affiches annonçant que la journée était annulée. Aux abords des champs de courses, les affiches étaient recouvertes. Malgré ces annonces, quelques personnes non prévenues sont venues à l'hippodrome ; il y avait peut-être bien aussi quelques sportsmen enragés, de ceux qui ne craignent point de se venir geler pour assister aux courses, qui se refusaient à croire le terrain trop dur ; ils venaient constater *de visu* que les commissaires avaient agi en connaissance de cause.

Et seul, le brave gardien du champ de courses et quelques agents ont passé leur journée au pesage et sur la pelouse.

Pour nous, à défaut de sauts de rivière ou de haies, à défaut des portraits des vainqueurs, de leur jockey ou de leurs propriétaires, nous avons cru intéressant de montrer à nos lecteurs l'aspect peu banal du champ de courses couvert de bâches, de ces fameuses bâches qui n'ont pas été suffisantes pour empêcher la gelée de durcir le sol. Peut-être eût-il fallu mettre des couvertures de fourrure !

(Temps couvert.

Pas moyen de montrer ses fourrures.

Nous avons aussi saisi au passage quelques physionomies de pelousards déconvenus et de parieurs désappointés, tous prêts à soutenir qu'ils avaient ce jour-là le bon tuyau, celui qui ne crève jamais et qui rapporte, placé, 3 75 fr. pour cent sous !

Il reste encore deux journées au programme d'Auteuil.

Pourra-t-on les assurer ? Une forte détente de la température seule pourra le permettre.

PAUL MÉGNIN.

Le cocher, lui, s'en moque. Il a toujours amené un client.

Un Ambassadeur blessé à la Chasse

Le roi d'Italie donne fréquemment des chasses au renard dans la Campagne romaine. La première chasse de l'année a été attristée par un accident survenu à M. Barrère, ambassadeur de France à Rome.

✣ ✣ ✣

Le plus beau sport de l'hiver, la chasse au renard, vient de commencer en Italie. On sait que nulle part on ne trouve de terrain plus propice à ce genre de chasse que les environs de Rome. La Campagne romaine semble, en effet, être établie tout exprès pour ce genre de sport ; c'est une succession de vastes prairies que coupent des obstacles naturels et artificiels : haies, barrières, et que séparent des collines et des vallons. Aussi, les chasses y sont-elles plus intéressantes qu'en Angleterre même, et l'un des regrets de lord Dufferin, quand il quitta en 1888 l'ambassade de Rome pour celle de Paris, était d'être obligé de renoncer à son sport favori.

Les chasses des environs de Rome sont toujours très suivies et on y rencontre les représentants du corps diplomatique et l'élite de la société romaine et étrangère.

La première chasse de l'année, dans laquelle trois renards furent tués, était honorée de la présence du roi Victor-Emmanuel II, venu en automobile. L'ambassadeur des États-Unis, M. Mayer, était également venu en automobile avec ses filles. La chasse a été marquée par un accident dont a été victime M. Barrère, ambassadeur de France à Rome. Comme on courait le second renard, le cheval de M. Barrère fit une faute à une haie, et son cavalier tomba sur la tête, se blessant fortement et s'écorchant le visage. Il fut ramené aussitôt en voiture à l'ambassade, où l'on constata, fort heureusement, que ses blessures n'auraient pas de suites graves.

G. N.

(Clichés Léon Bouet).

M. Barrère, ambassadeur de France à Rome, à la chasse au renard, le jour où il fut blessé.

Le roi d'Italie à la chasse au renard.

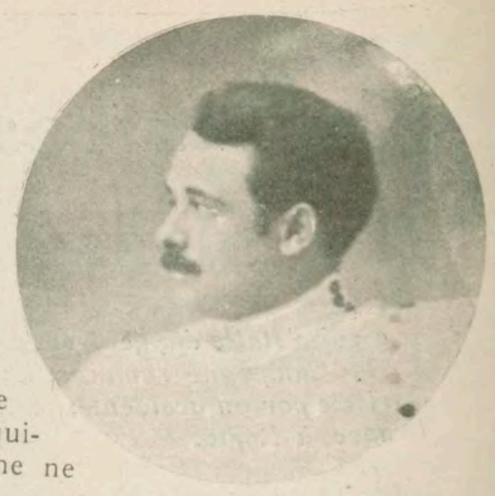
Le roi Victor-Emmanuel II est un fervent de l'automobile, et c'est presque toujours en voiture qu'il se rend sur le terrain de la chasse, où il monte à cheval.

M. Mayer, ambassadeur des États-Unis à Rome et ses filles, à la chasse au renard.

LES DUELS FRANCO-ITALIENS

Le défi courtois envoyé par Lucien Mérignac et Kirchhoffer aux maîtres italiens menace de se terminer sur le terrain. Nos lecteurs trouveront ci-dessous, avec un résumé de l'affaire, les photographies des adversaires et des témoins des offensés.

(Cliché Boisdon.)
Georges Breittmayer, premier témoin de Lucien Mérignac et Kirchhoffer.



(Cliché Waléry.)
Armand Lusciez qui remplace Maurice Bernhardt comme témoin des deux maîtres français.

Il était une fois un célèbre maître d'escrime français qui s'appelait Lucien Mérignac. Il était gaucher, et dans nombre de rencontres avec les professeurs italiens, ses collègues dans l'art des armes, il avait eu l'avantage. L'année dernière, il avait accompagné Pini à Buenos-Ayres, et là encore il avait tiré avec lui. Cependant, la presse italienne ne cessait de dire et de répéter que les Italiens s'étaient toujours montrés supérieurs aux Français dans les assauts, et que la méthode italienne était de beaucoup supérieure à la méthode française. Cela avait fini par vexer Lucien Mérignac, et Kirchhoffer, un de ses confrères, dont les trois assauts avec Pini sont encore présents à la mémoire de tous, n'était pas content non plus.

Afin de vider une bonne fois cette question de supériorité, les deux excellents maîtres, gauchers tous deux, résolurent de lancer d'un commun accord un défi courtois à tous les maîtres italiens, offrant de faire assaut successivement avec tous les professeurs transalpins et se faisant fort de les battre tous.

Ce défi, reproduit par la presse des deux pays, resta quelques jours sans réponse. Cela ne veut pas dire qu'on l'avait dédaigné chez nos voisins. Mais on se consultait. Le résultat de ces conférences fut une suite de lettres émanant des maîtres italiens, mais non des meilleurs, et demandant des conditions inacceptables. Kirchhoffer et Mérignac publièrent alors un manifeste, dans lequels ils répondirent à toutes les demandes de leurs adversaires futurs, et dans lequel ils fixaient les conditions des assauts, conditions absolument raisonnables.

Le moyen de se dérober leur étant enlevé, les Italiens ne trouvèrent pas d'autre solution que de déplacer la question, et de faire d'un assaut courtois un duel véritable.

Sans vouloir chercher si les attaques d'une certaine presse, les accusant de se dérober et de n'oser pas se mettre en ligne, ne les poussèrent pas quelque peu à cet acte, nous constaterons seulement que Pessina et Wega, après quelques autres dont on dédaigna les insolences, écrivirent et firent publier des lettres fort grossières à l'adresse de Kirchhoffer et Mérignac.

Les Gascons et les Alsaciens ont l'épiderme très chatouilleux, et la réponse des maîtres français fut simplement l'annonce d'une constitution de témoins. Mais alors naquirent une foule de difficultés, et le télégraphe ne cessa de marcher entre Naples et Paris. Les témoins des maîtres français attendaient à Paris les témoins des offenseurs. Ceux-ci prétendaient qu'ils n'avaient pas à se déranger. En fin de compte, il fut décidé que les témoins des maîtres français consentiraient à aller à Naples discuter les conditions de la double rencontre.

L'affaire en est là, et les témoins de Mérignac et de Kirchhoffer sont partis mardi soir. Ils ont dû arriver à Naples jeudi. Mais ces pourparlers avaient duré très longtemps. M. Mansard, l'un des témoins français, ne pouvant quitter Paris, avait passé son mandat à Maurice Bernhardt. Celui-ci avait accepté, ne pensant pas que l'affaire prendrait autant de jours. Mais il dut, lui aussi, se démettre, et, en fin de cause, c'est Armand Lusciez qui est parti pour Naples avec Georges Breittmayer, premier témoin, immuable celui-là.

Pourvu que les témoins des Italiens ne récusent pas Lusciez, comme étant lui-même partie dans l'affaire, en raison de son duel futur avec un autre maître italien, M. de Sortis, qui lui a envoyé des témoins à la suite d'un article où Lusciez le blaguait quelque peu.

Il faut noter aussi, dans cette affaire, un point amusant : l'intervention de quelques dilettantes du duel qui ont spontanément offert de couvrir les frais de déplacement des témoins et des maîtres français, afin qu'aucun empêchement matériel ne vînt à l'encontre de cette rencontre tout à fait sensationnelle.

Nous comprenons parfaitement que Mérignac et Kirchhoffer n'aient pas voulu se laisser écrire des injures sans y répondre; il n'en est pas moins parfaitement triste de voir quatre hommes se préparer à se couper la gorge lorsqu'ils n'ont aucune autre raison de s'en vouloir qu'une lettre écrite trop vite et dans un mouvement d'impatience.

Au reste, le duel n'aura peut-être pas lieu, car la Chambre italienne s'en est occupée et des députés ont demandé que les mesures nécessaires soient prises pour l'empêcher.

LOUIS PERRÉE.

(Clichés J. Beau.)
Lucien Mérignac. **Kirchhoffer.**

Les deux célèbres professeurs gauchers qui viennent d'adresser leurs témoins aux professeurs italiens Vega et Pessina.

LE PROFESSEUR PESSINA

Un des deux maîtres italiens qui vont se rencontrer sur le terrain avec les maîtres français Lucien Mérignac et Kirchhoffer.

(Cliché Branger-Doyé.)
M. G. Cormier.

Mon Tour d'Europe

par Georges CORMIER

L'excellent chauffeur qu'est Georges Cormier vient de rentrer d'un voyage peu banal, le tour de l'Europe, tout simplement. Il a bien voulu en faire, pour la Vie au Grand Air, *le récit qu'illustrent les photographies prises par lui ou par son compagnon au cours de ses 4 500 kilomètres.*

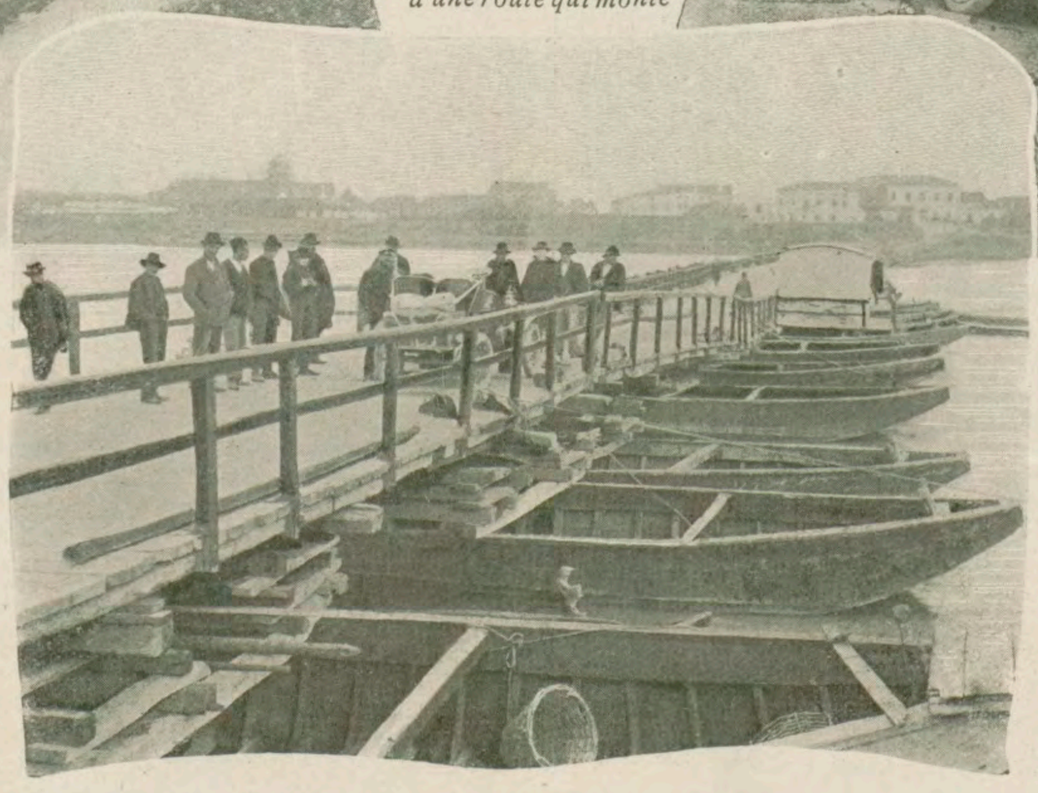
◔ ◔ ◔

Le 28 septembre, je me promenais, en bavardant avec le marquis de Dion, à travers les ateliers de l'immense usine de Puteaux. Le marquis me faisait valoir tous les avantages de sa petite voiture 6-chevaux pour 1903. Tout à coup, il me dit : « Vous devriez me faire un Tour de France avec cette petite voiture, ou plutôt non, un Tour d'Europe, en passant par les capitales, y compris Saint-Pétersbourg ». — Sur le-champ je lui répondis que j'acceptais, mais que je supprimais radicalement Saint-Pétersbourg, supposant que les routes (si routes il y a) seraient peu praticables en novembre. Mon départ fut décidé pour le 15 octobre.

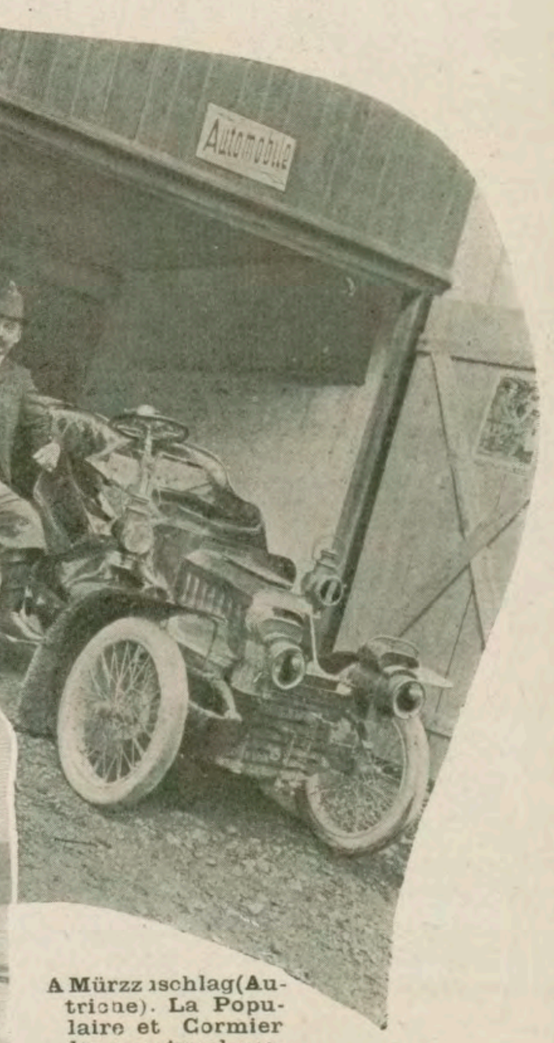
Deux jours plus tôt, c'est-à-dire le 13 octobre à 3 heures de l'après-midi, je partis de l'Automobile-Club de France pour Sens, que je quittai le lendemain, accompagné par une 8-chevaux et une petite 4 1/2, dont les propriétaires ne me laissaient continuer qu'après un excellent déjeuner où l'on mangea force escargots, de Bourgogne, bien entendu. Puis Dijon, les Rousses, la Faucille et Genève, où je séjournai vingt-quatre heures par une pluie torrentielle. Avant Genève, douane suisse où je pus faire les formalités entre midi et une heure, grâce à un supplément de 30 centimes.

Un lacet dans le mont Cenis : la neige commence.
Fait assez rare en photographie, le cliché ci-dessus donne bien l'impression d'une route qui monte

Douaniers et gendarmes au sommet du col du mont Cenis (altit. 2 802 m).



Pont de bateaux sur le Pô, à 8 kilom. de Ferrare.



A Mürzzuschlag (Autriche). La Populaire et Cormier devenus tyroliens.

Après Genève, rentrée en France par le pittoresque pont de la Caille, puis Aiguebelle, Saint-Jean-de-Maurienne aux femmes aux costumes originaux, Modane et Lanslebourg, dernier village avant les lacets du mont Cenis, 19 kilomètres avant le sommet du col.

Au bout de 3 kilomètres, la neige commence et ne fait qu'augmenter jusqu'au haut, où je trouve deux douaniers et deux gendarmes qui me disent ne pas recevoir souvent la visite d'automobiles, surtout à cette époque-là. Ils visent mon passavant, je les photographie, puis la descente commence ; pas de photos de ce versant, car les carabiniers italiens ont ficelé et cacheté mes deux appareils. Je l'ai d'autant plus regretté que cette traversée des Alpes par le col du mont Cenis est le plus joli souvenir de tout mon voyage et ce qui m'a laissé le plus d'impression.

Le versant italien, éclairé par un ciel complètement bleu, était merveilleux et formait contraste avec le versant français rempli de brouillard et où voletaient quelques flocons de neige.

Mais quels lacets dans cette descente !!! Opérations de douane assez faciles ; puis, au bas de la longue descente, Suse, et voilà les plaines du Pô.

Quel changement de décor ! Je ne sais si c'est parce que je quittais les Alpes, mais, si les villes italiennes sont jolies par leur originalité, les routes et la campagne sont bien peu intéressantes. Particularité : bestiaux en quantité sur les routes, personne dans les champs, mais, par contre, foule dans les petites villes et villages, et que font-ils tous ? Rien, ils fument et causent par groupes, devant leurs maisons d'aspect bien sale. — En traversant les Apennins, de Bologne à Florence, j'ai déjeuné à Castiglione dei Pepoli, dont une photo de la place, à 3 heures de l'après-midi, montre tous les habitants acharnés au travail. — Je visitai Turin, Plaisance, Bologne, Florence, Venise (après avoir laissé ma voiture à la gare de Mestre) et Udine. C'est ici, d'Udine à Vienne par Pontebba, Pontafel, Villach, Judenburg, Mürzzuschlag, c'est-à-dire par la Styrie, la Carinthie, que l'on trouve une suite non interrompue de sites plus jolis les uns que les autres et changeant perpétuellement, et cela pendant plus de 400 kilomètres : panorama toujours nouveau, rendu encore plus original par le costume des hommes, tous coiffés du terrible chapeau vert culotte courte noire soutachée de dessins verts et gros bas de laine à côtes énormes, toujours verts, comme nos draps de billards !

Mais, par exemple, comme routes, Dieu que c'est mauvais ! Malgré cela, j'y retournerai ; le pays vaut la peine que l'on affronte les cailloux, les ornières, les dos d'âne et les dérapages sur le sol mouillé, comme je l'ai trop trouvé, hélas ! Arrivée à Vienne assez désagréable, 12 kilomètres de mauvais pavé. Séjour de vingt-quatre heures, et en route pour l'Allemagne.

C'est depuis Vienne jusqu'à la frontière allemande que je devais ou plutôt que nous devions (ma petite Populaire de Dion-Bouton, mon mécanicien Weisser et moi) en voir de toutes les couleurs. Je dois reconnaître que les aimables membres de l'Oesterreiche Automobile Club à Vienne ne me l'avaient pas caché ; ils avaient même un peu exagéré en me parlant de montées à 25 ou

30 p. 100; j'en ai trouvé plusieurs qui m'ont paru suffisantes, à mon moteur de 6 chevaux aussi, et que j'ai évaluées à environ 16 p. 100 tout au plus; c'est déjà assez coquet, il me semble, surtout que, comme sol, c'est horrible.

Quant à la Moravie et la Bohême, ces pays ont été ma grande désillusion : d'immenses champs de betteraves à perte de vue, des lièvres qui courent à travers champs et sur la route, en plus grande quantité que les chiens en France, et c'est tout. Ah! ce parcours-là, par exemple, ne me reverra jamais! trouver cinq cents dos d'âne dans une seule journée, des routes pleines d'ornières, de cailloux, de sable, et un pays banal, nous avions mieux que cela en France!

La descente du Semmering, vue de Schottivien.

Un hôtel en Allemagne à Beek (frontière de Hollande).

D'Amsterdam, je reviens à Utrecht pour gagner la Belgique et Anvers.

Douane belge, tout au plus cinq minutes. Au poteau-frontière même, le pavé commence, et un joli pavé! Bien défoncé, bien gras, surtout en approchant d'Anvers. Quelle journée dure encore pour ma de Dion et ses deux voyageurs jusqu'à Bruxelles, où la voiture du Tour d'Europe était impatiemment attendue à la fabrique nationale d'armes d'Herstal. La Populaire a vu défiler là plus de 500 chauffeurs en deux jours.

Je dois même dire qu'à Vienne et à Bruxelles le moteur a été mesuré sur toutes ses faces, tout le monde étant stupéfait que ce moteur de 6 chevaux ait pu accomplir un voyage aussi dur et aussi pénible en une saison où les intempéries ne sont pas faites pour améliorer les routes.

Un pont tournant en Hollande. — Deux moyens de locomotion bien différents.

Après Bruxelles, 45 kilomètres d'horrible pavé jusqu'à Gemblout (les chauffeurs belges disent que la route Bruxelles-Gemblout est une honte pour la Belgique), puis Namur et la frontière française. Sapristi, quel froid! je constate 8° au-dessous à Rocroy; mais que cela semble bon de retrouver les routes françaises!

Arrêt à Meaux et, le 20 novembre à midi un quart, j'arrivais à l'Automobile-Club de France, que j'avais quitté trente-neuf jours auparavant.

Avec le merveilleux véhicule qu'est la Populaire de Dion-Bouton, et son moteur de 6-chevaux, j'avais parcouru une partie de la France, passé en Suisse, traversé l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne, la Hollande et escaladé la Faucille, le mont Cenis, les Apennins, les Karpathes; j'avais séjourné à Genève, Turin, Florence, Venise, Vienne, Berlin, Amsterdam et Bruxelles, et je rentrais sans avoir eu le moindre arrêt; cela avec un véhicule d'un prix inconnu jusqu'à ce jour, confortable, économique et léger, ce à quoi j'attribue ce fait, qui peut paraître invraisemblable, que je n'ai pas eu, au cours de ce long et dur voyage, une seule crevaison de pneumatiques. Avec les bagages, la voiture pesait 620 kilos et 766 avec ses deux voyageurs. J'avais parcouru 4496 kilomètres, chiffre marqué par un compteur kilométrique que l'on m'avait placé à Genève et dont je suis enchanté.

Bac à vapeur de Nimègue.

Ceci n'est possible avec une voiture petite que si elle est d'une grande marque.

Aussi, je dirai à tous les chauffeurs : En 1903, achetez la Populaire de Dion-Bouton, et, si vous avez quelques jours de congé, demandez-moi un itinéraire. Mais je vais tout de suite vous faire connaître le mien pour l'été prochain :

Mont Cenis, Turin, Bologne, Venise, Udine, Pontebba, Pontafel, Villach, le Semmering et Vienne; et cela avec ma même voiture du Tour d'Europe. Mais, vu le manque de temps, je la renverrai de Vienne à Paris par le chemin de fer.

Il y aurait peut-être encore quelque chose de mieux : au lieu d'aller jusqu'à Vienne, poursuivre dans le Tyrol jusqu'à Innsbrück.

(Clichés de l'auteur.) GEORGES CORMIER.

La voiture avec laquelle M. Cormier a accompli le Tour d'Europe est la nouvelle Populaire de Dion-Bouton de 6 chevaux, modèle 1903, à 3 900 francs.

Elle était munie de pneumatiques Michelin.

Ce petit véhicule, d'une régularité aussi merveilleuse, sera la révolution de l'année 1903.

La voiture de M. Cormier est exposée au Salon de l'Automobile, au premier étage.

Après la jolie ville de Prague, frontière autrichienne allemande à Zinnwalo, petit hameau original perdu sur le sommet de la montagne, puis descente douce jusqu'à Dresde par 50 kilomètres de route excellente et très jolie.

Dresde-Berlin, piste à travers les forêts de la Saxe, troupeaux de biches, peu de circulation.

Berlin, souvenir de la course de 1901 dont je revis le parcours en sens inverse. Magdebourg, Hanovre, Munster et Wesel, d'où je file vers le Nord pour entrer en Hollande, à Beek, petit village à 10 kilomètres de Nimègue.

Nimègue, bac à vapeur sur la rivière de Waal. Arnheim, traversée du Rhin sur un pont de bateaux comme à Wesel : je croise sur ce pont une trentaine de soldats cyclistes hollandais. Utrecht et Amsterdam.

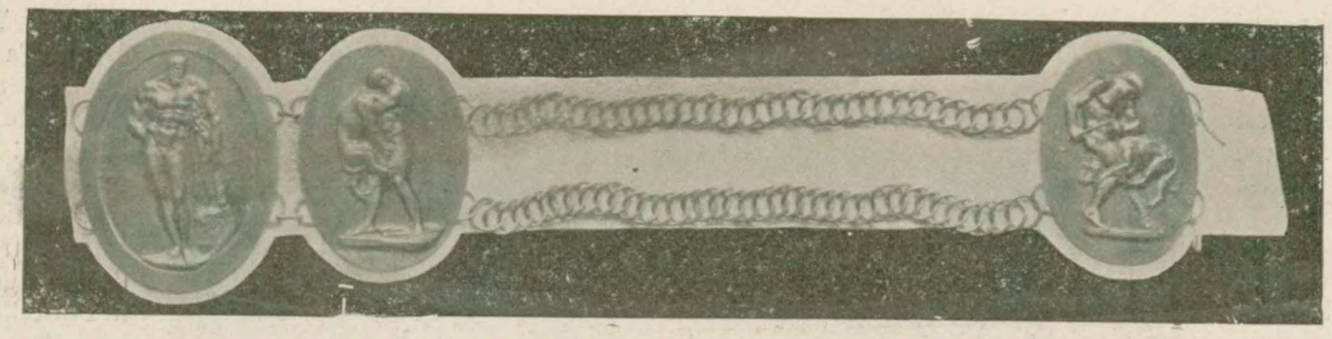
Aux environs d'Utrecht, route délicieuse sous bois presque perpétuel avec propriétés nombreuses. Remarqué que les jardins de ces propriétés ne sont pas clos : pas de barrières, pas de grilles, pas de murs; n'importe qui peut pénétrer jusqu'à la maison; il faut croire que c'est mieux fréquenté que les environs de Paris. Comme sol, excellent, routes pavées avec de toutes petites briques placées sur champ.

La Lutte à Paris

La "Ceinture d'Or"

(*Suite*)

V (1)



Voici terminé le tournoi de la Ceinture d'Or. Pons en est sorti vainqueur, conformément aux prévisions générales, après une succession de luttes quelquefois pénibles, mais toujours intéressantes, qui, pendant près de trois semaines, ont attiré quotidiennement les sportsmen parisiens aux Folies-Bergère.

La Vie au Grand Air *publie, aujourd'hui, une photographie de Pons, portant la Ceinture d'Or, prix de la victoire qu'il vient de remporter de haute lutte sur une phalange d'adversaires qui n'étaient pas, loin de là, à dédaigner.*

D'aucuns diront qu'il a eu tort (2), d'autres prétendront que le fait d'être champion n'implique pas l'obligation de répondre à tous les défis qui vous sont lancés.

Il est de fait que, s'il lui fallait en arriver là, l'existence ne serait plus possible.

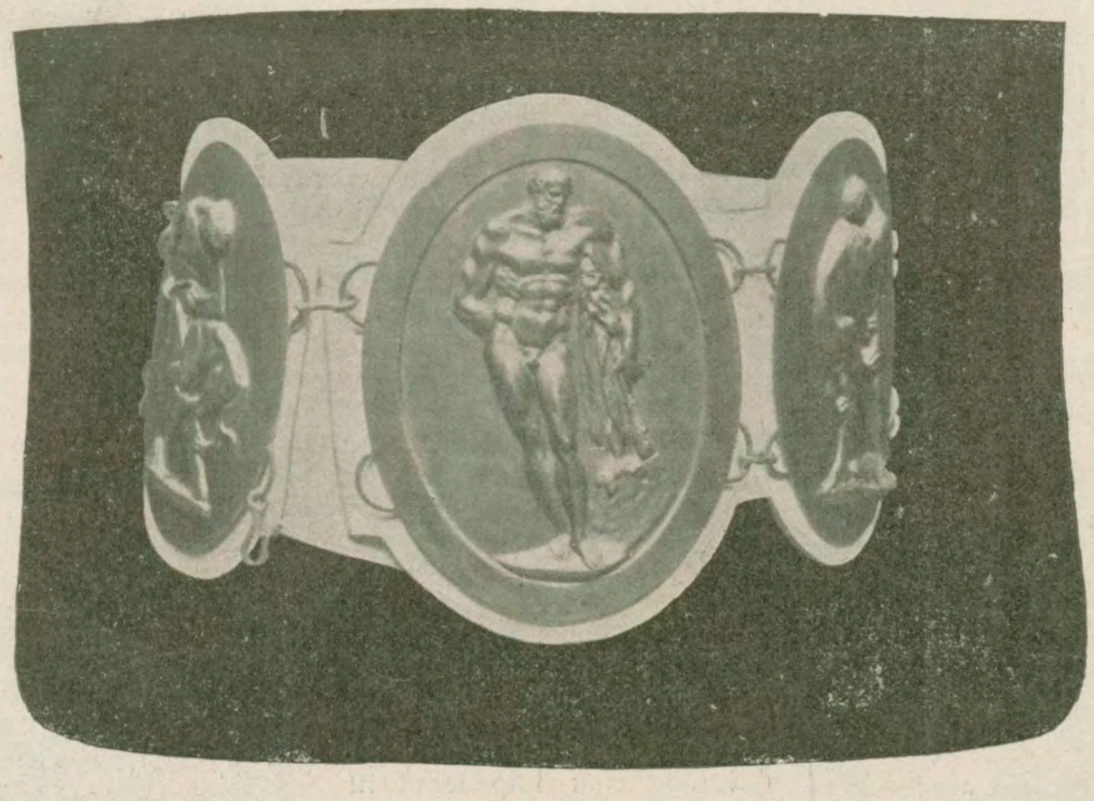
Laissons donc les défis lancés à droite et à gauche, de l'un à l'autre, sans y attacher aucune importance.

D'autant plus que, les neuf dixièmes du temps, le sentiment de la réclame prime l'idée sportive... bien délaissée, la *povre*.

Aussi bien convient-il de dire, en passant, que ce sentiment de la publicité à outrance n'est pas l'apanage exclusif des professionnels.

Que d'amateurs ont cette faiblesse ! Après tout, elle ne fait de mal à personne ; elle fait vendre du papier. Villemessant ne disait-il pas que le meilleur journal, aux yeux du public, serait celui qui contiendrait le « Bottin » tous les jours. Ce qui ne veut pas dire, bien entendu, que Koch ne soit pas sincère dans son défi à Pons.

En somme, il a tout intérêt à tomber notre champion. Par exemple, je ne crois pas qu'il en ait l'occasion de si tôt.



La Ceinture d'or, offerte par M. Dubonnet, et gagnée par Pons.

Depuis tantôt un mois, nous avons suivi, chaque semaine, le travail des concurrents de la Ceinture d'Or, le magnifique challenge offert par M. Dubonnet.

Voici ce tournoi terminé depuis dix jours, par la victoire de Paul Pons, que le public parisien n'avait pas vu depuis le premier championnat du monde en 1898.

Nous n'avons pas à faire la biographie de Pons à l'occasion de cette victoire. Disons simplement que c'est le plus populaire des champions de France qui a triomphé. Nul lutteur, en effet, ne jouit d'un prestige égal au sien.

Laurent le Beaucairois, une autre étoile du tapis, qui partage la popularité de Pons dans le monde de la lutte, depuis sa victoire sur le Turc Kara-Ahmed en 1900, s'est classé second après une rencontre avec Pons qui a nécessité deux soirées.

La troisième place est revenue à Raoul le Boucher, le jeune champion, — encore un ! c'est insensé ce qu'il y a de champions sur la surface du globe, — qui a surpris même ses plus chauds partisans, qui redoutaient pour lui Antonitch et surtout Omer de Bouillon. Il a lutté, pendant tout le tournoi, avec un courage et une endurance qui l'avaient abandonné à plusieurs reprises dans les différentes épreuves disputées depuis deux ans.

L'interminable Antonitch débute à Paris par une place de quatrième dans le tournoi et confirme ainsi l'opinion que nous avions sur lui, à savoir qu'il est un adversaire extrêmement difficile, dont le jeu, un peu décousu et brusque, mais sans brutalité, gêne considérablement les hommes qui luttent « en finesse », comme ceux qui luttent en force.

La grosse surprise de cette épreuve est le classement d'Omer de Bouillon. Il est sixième. On s'accordait finalement à lui voir prendre sinon la seconde, du moins la troisième place.

Les luttes qu'il a soutenues dans le championnat du monde de l'année dernière permettaient de lui accorder une confiance presque illimitée. Et c'est cette confiance que nous lui accordions secrètement.

Comme quoi tout le monde se trompe, même et surtout ceux qui font métier d'être bien renseignés ou qui croient l'être, témoin le dénommé Fioravanti, signataire de ces lignes. L'excellent athlète Dumont se classe cinquième. C'est peut-être lui qui a fourni les plus jolies luttes du tournoi.

Bref, voici Paul Pons détenteur pour un an, — car le fruit de sa victoire est un challenge, ne l'oublions pas, — détenteur pour un an de la Ceinture d'Or.

Cette Ceinture est un magnifique trophée, bien digne de la générosité de son donateur et de la haute qualité athlétique de celui qui se l'est appropriée pour la première fois. Nos lecteurs en jugeront mieux par la photographie que nous reproduisons que par la description que nous en pourrions faire. Laissons-lui le soin de faire elle-même son éloge.

Et maintenant, qui se mettra sur les rangs l'année prochaine pour la ravir à son détenteur actuel?

FIORAVANTI.

Pons montrant la Ceinture d'or à ses élèves.

(1) Voir les Nos 218, 219 220 et 221.
(2) Il est question du défi lancé par Koch à Pons.

PAUL PONS ET LA CEINTURE D'OR

Le tournoi de la " Ceinture d'Or " vient de se terminer par la victoire de Paul Pons. Nous représentons le champion français avec la Ceinture, offerte comme challenge par M. Dubonnet.

La prise d'un gardon.
M. Lamotte est un des plus enragés pêcheurs à la ligne de Chantilly.

La Nonette à Toutevoye (environs de Chantilly).
C'est dans cette rivière qu'entraîneurs e jockeys de Chantilly se livrent aux douceurs de la pêche.

LA PÊCHE A LA LIGNE

Nos Entraîneurs de Chantilly à la Pêche

La pêche à la ligne n'a pas été, cette année, très fructueuse, du moins dans les environs de Paris : pêcheurs de la Marne, pêcheurs de l'Oise, pêcheurs de la Seine, sont unanimes à se plaindre. D'où cela vient-il ? Allons-nous assister au dépeuplement de nos rivières, comme nous avons assisté au dépeuplement de nos chasses ? Si cela était, il faudrait prendre des mesures énergiques. Car la pêche, passe-temps agréable pour les uns, est le gagne-pain de beaucoup.

J'avais toujours promis aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* de les conduire un jour à la pêche à la ligne avec les entraîneurs et jockeys de Chantilly. En cette saison, malgré le mauvais temps, comme les courses chôment un peu, — nous n'avons plus au programme sportif que deux journées d'Auteuil, — entraîneurs et jockeys ont quelques loisirs; aussi en profitent-ils pour s'adonner à leurs sports favoris, la chasse et la pêche. La plupart chassent à tir ou à courre: tous les mardis et vendredis, l'équipage du duc de Chartres découple en forêt de Chantilly, et ses laisser-courre sont le rendez-vous de toute la « gentry hippique » de notre grand centre d'entraînement ; les uns suivent la chasse à cheval, d'autres en voiture, quelques-uns même à bicyclette ; mais la pêche à la ligne a, plus encore, je crois, leurs préférences.

Nous l'avons vu dans un précédent numéro de la *Vie au Grand Air*, c'est à Carrières-sous-Poissy que les entraîneurs et jockeys de Maisons-Laffitte vont... taquiner le goujon : à Chantilly, on pêche dans les étangs et surtout dans un charmant petit hameau situé à quelques kilomètres de Chantilly, un peu au delà de Chaumont de l'Oise, à Toutevoye. Le site est délicieux, même à cette saison, et la Nonette, ainsi se nomme le petit affluent de l'Oise qui passe à Toutevoye, est très poissonneuse. Un des plus forts pêcheurs à la ligne est l'entraîneur A. Holt ; avec ses deux fils, il a pris cette année, à l'ouverture, près de 60 kilos de friture; après lui viennent les Cunnington : toute la famille a la passion de la pêche ; on cite de merveilleuses prises de Tod Cunnington. Le jockey French est aussi un grand amateur, mais, quand « ça ne mord pas », il regagne de suite Chantilly ; il a l'horreur de la bredouille. A cette armée de chevaliers de la gaule se joignent quelques notables de Chantilly : conseillers municipaux, officiers de pompiers, etc. Cette année, les pêcheurs ont fêté la venue, parmi eux, d'un nouvel adepte : le fils Gibson ; j'ai, par hasard, assisté à ses débuts dans cet art difficile, et, ma foi, Gibson fils ne s'en est pas mal tiré ; aussi est-il maintenant un des fidèles de Toutevoye.

Un bon début.
Le fils Gibson, pour ses débuts à la pêche, vient de prendre une superbe brème.

Les bateaux de nos pêcheurs sont peut-être moins confortables et luxueux que la « maison de pêche » de l'ami Ruddock à Carrières-sous-Poissy. Ce sont des bateaux très ordinaires et, quand il pleut, on se réfugie dans la vieille auberge des bords de la rive, pour y déguster un excellent petit vin blanc.

Le grand fermier de la pêche de cette partie de l'Oise est le baron Henri de Rothschild, qui, bien que très sévère pour les braconniers d'eau douce, a recommandé à ses gardes-pêche de ne point se montrer trop à cheval sur les règlements pour les amateurs de Chantilly ; il leur doit bien un peu quelques ménagements, car jamais je n'ai vu un canton de pêche aussi bien amorcé, ce qui fait que non seulement Toutevoye en profite, mais l'amont et l'aval de la rivière. Néanmoins, entraîneurs et jockeys seraient très désireux d'être chez eux à Toutevoye, et il est fortement question de créer, pour la saison prochaine, un syndicat de pêcheurs à la ligne : ils sont déjà une cinquantaine d'adhérents prêts à verser leur cotisation pour devenir adjudicataires du canton de pêche de Toutevoye. Ces syndicats de pêcheurs sont, du reste, excellents, tant au point de vue du repeuplement des rivières que de la répression du braconnage ; ils ont donné des résultats merveilleux.

Paul Mégnin.

M. Lamotte. L'entraîneur Holt.
(Cliché Dubosq.) **Les rendez-vous des pêcheurs à Toutevoye.**
L'entraîneur Holt vient de ferrer un magnifique barbillon qui va passer dans l'épuisette.

A l'Exposition d'Aviculture

Dans les serres du Cours-la-Reine vient d'avoir lieu la dix-neuvième exposition d'oiseaux et d'animaux de basse-cour et de chasse, organisée par la Société nationale d'Aviculture, que préside avec autorité et compétence M. Roger-Ballu, ancien inspecteur des Beaux-Arts, député de Seine-et-Oise ; la basse-cour et la chasse ne font-elles point partie de la vie au grand air ?

✣ ✣ ✣

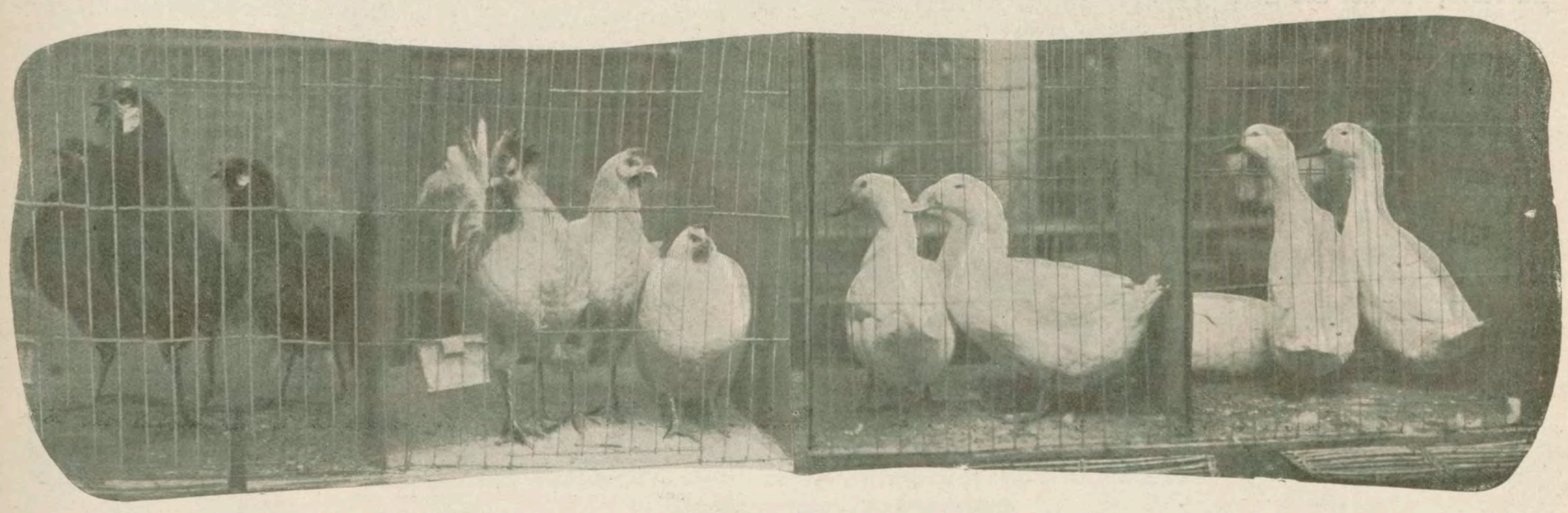
L'AVICULTURE a pris, depuis quelques années, dans notre pays un développement considérable. Mathieu de Dombasle disait : « En agriculture, nul homme n'est maître, parce qu'il n'est personne qui ne trouve chaque jour de nouveaux progrès. » Ces deux lignes sont vraies aussi en aviculture, et les expositions organisées par les Sociétés particulières, telles que la Société nationale d'Aviculture, la Société des Aviculteurs de France, celle des Aviculteurs du Nord, les Concours agricoles régionaux ou généraux, ont rendu de réels et signalés services. On a perfectionné nos races de gallinacés et de palmipèdes, et comme aujourd'hui, nos chasses ont besoin de gibier de repeuplement qu'on élève en basse-cour, on a admis dans les expositions faisans et perdrix, lièvres et lapins, voire même les chevreuils.

L'arrivée des paniers de volailles envoyés par les concurrents étrangers. La commission d'organisation de l'Exposition les classe dans les diverses catégories.

Pendant quelques jours, les serres du Cours-la-Reine, un des plus utiles vestiges de l'Exposition de 1900, furent transformées en une immense volière toute parée de plantes et de fleurs. Cette exposition était la dix-neuvième organisée par la Société nationale d'Aviculture ; 210 exposants, éleveurs et marchands avaient répondu à l'appel du Comité d'organisation, sur lesquels une soixantaine d'Allemands et une trentaine de Belges. Je me souviens des expositions dernières ; c'est à peine si deux ou trois étrangers y venaient prendre part ; c'est donc un bon signe de voir Allemands et Belges, je ne dirai pas affronter nos concours, — car les expositions qu'ils ont chez eux sont beaucoup plus importantes et plus complètes, — mais accepter nos invitations. Certainement, le nombre des exposants aurait été plus grand si les organisateurs avaient choisi une autre date ; en effet, en même temps qu'à Paris, il y avait une semblable exposition à Bruxelles.

Les oiseaux de basse-cour dominaient : toutes les races de poules étaient représentées, depuis les races de Houdan, de Mantes ou de La Flèche, qui sont les plus communes et les plus utiles, jusqu'aux volailles dites de luxe, races asiatiques, races naines, races de combat, etc., etc. Signalons également un coq Bankiwa, d'une allure très originale. Beaucoup de palmipèdes également, oies et canards qui semblaient regretter la mare ou l'étang, où ils barbotaient joyeusement avant d'être enfermés dans des cages pour la plus grande satisfaction des visiteurs.

Un des clous de l'exposition, pour le public, fut certainement la grande volière où s'ébattaient, pêle-mêle, faisans et lapins, perdrix, lièvres, cerfs et chevreuils, au milieu de sapins minuscules et de petits bosquets touffus qui ne ressemblaient



Coq et Poules de race La Flèche et Coq et Poules de race Rameloher (race allemande).

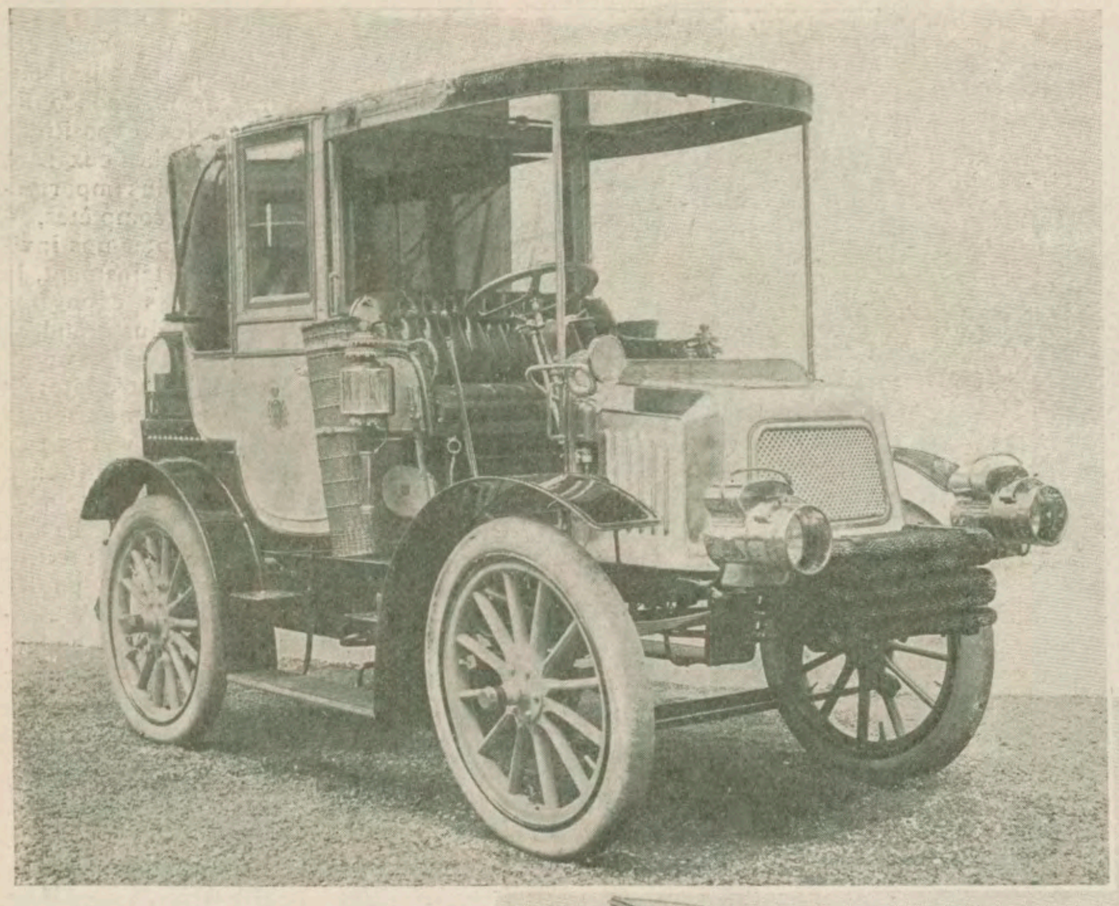
Lot de canards Aylesbury et lot de canards de Pékin.

que de très loin à un « carré d'élevage ». Les oiseaux non plus n'étaient pas oubliés, on en vit de toutes espèces ; mais la curiosité la plus rare, puisque même on nia son existence, était un superbe merle blanc, dont la couleur était de bon aloi et la blancheur indemne de tout truquage. Une nouvelle section avait été organisée pour la première fois : elle était destinée à montrer les applications industrielles des plumes et des peaux d'oiseaux qu'on est parvenu à tanner comme celles des mammifères ; mais ceci intéresse plutôt les lectrices de *Femina*. Le jour de son inauguration, l'exposition avait reçu la visite de M. Daubrée, représentant le ministre de l'agriculture ; dimanche, les exposants colombophiles firent un lâcher de 5 à 6 000 pigeons voyageurs sur les berges de la Seine.

P. DE BART.

L'arrivée et le classement des lots de volailles.

Coq de race Yokohama.



La voiture *Gardner-Serpollet* munie de pneumatiques *Michelin*, destinée au Chah de Perse. — Vue de face.

La Voiture du Roi des Rois

On sait que le Chah de Perse est très amateur des nouvelles créations de l'industrie européenne. Il vient encore de se commander une superbe voiture Gardner-Serpollet, dont nous donnons ci-dessous la description.

Le Chah de Perse va recevoir sous quelques jours la nouvelle voiture à vapeur *Gardner-Serpollet* qu'il a commandée à cette maison.

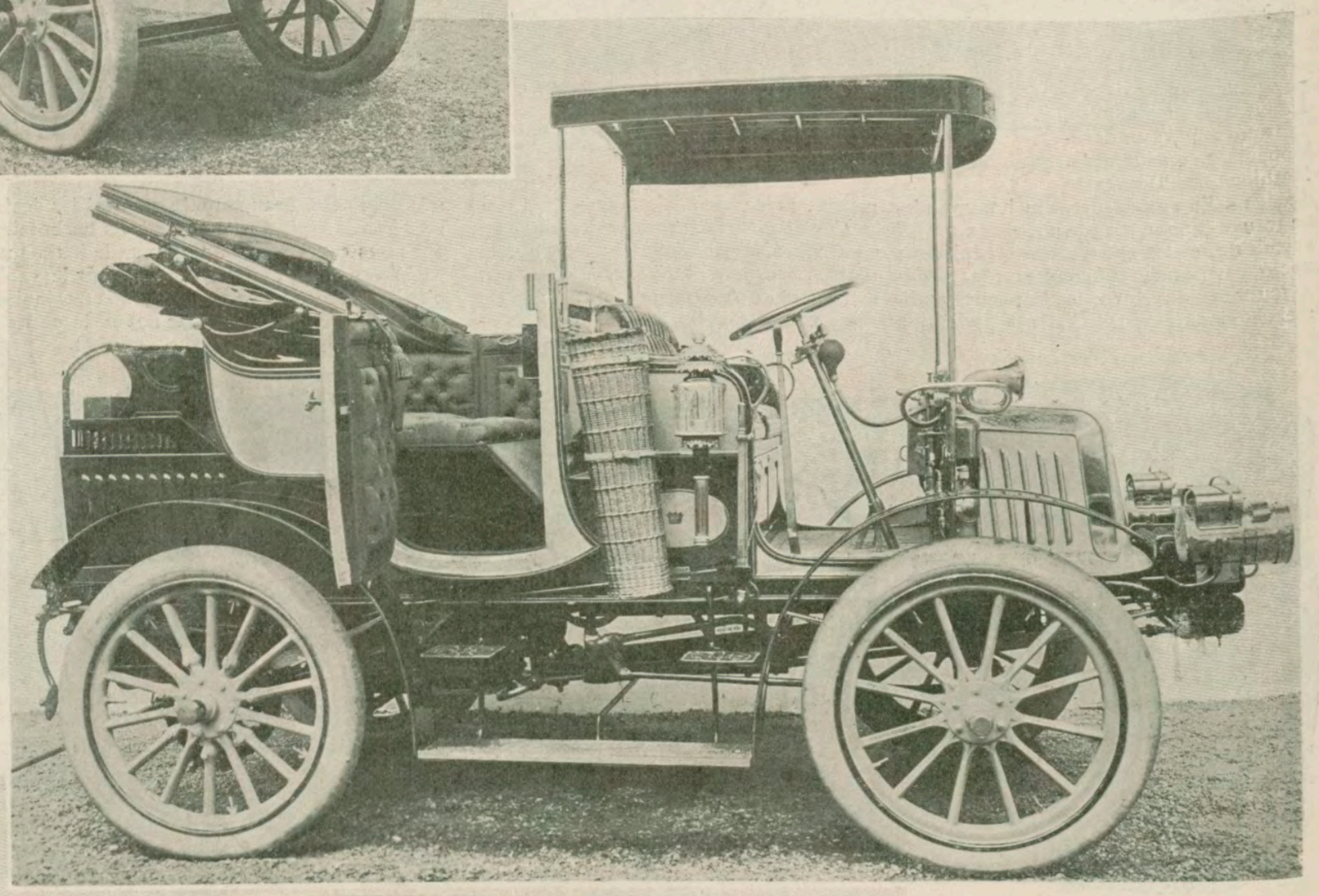
Cet automobile est véritablement un véhicule de grand luxe et représente bien la voiture qui doit conduire le Roi des rois. C'est un landaulet de voyage, d'une force de 50 chevaux; la caisse, le train et le capot sont peints en jaune fileté bleu; la garniture intérieure est en drap de satin bleu. Le siège ordinaire peut se transformer en un divan, de telle sorte que Mouzaffer-ed-Dine peut s'asseoir à l'orientale au cours de ses promenades.

C'est lui qui a demandé ce dispositif spécial, de même qu'il a donné les indications pour les différentes particularités de la voiture.

On sait que le Chah n'est pas grand parleur; aussi a-t-il ordonné qu'on mît dans la voiture un petit tableau électrique portant le nom des différentes promenades des environs de Téhéran : appuie-t-il sur un des petits boutons de nacre portant l'indication de l'une d'elles, aussitôt le conducteur voit se reproduire sur un tableau analogue le nom de ladite localité.

Le Chah a également exprimé le désir de voir figurer dans sa voiture: baromètre, thermomètre, montre, écritoire et tablette pour écrire, boîte à cigares, boîte à allumettes, etc., le tout en bois précieux et en métal ciselé.

L'extérieur de la voiture a vraiment fort grand air : les lanternes et le phare sont en cuivre ciselé, et toutes les glaces et vitres en cristal taillé. Sur les panneaux des portières se détachent les armes de Sa Majesté : un lion brandissant un yatagan se détache sur le soleil surmonté de la couronne du Roi des rois.

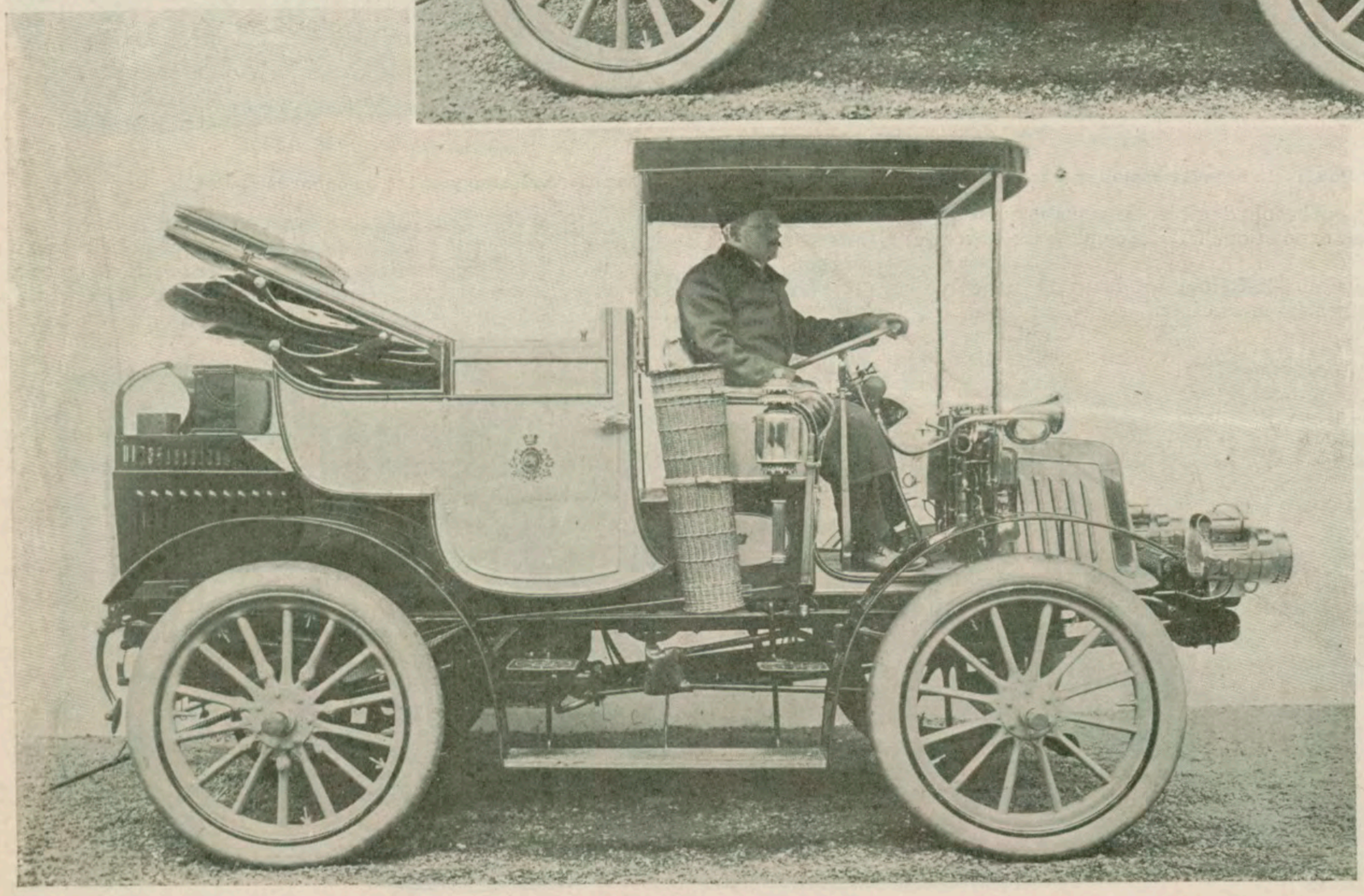


La voiture découverte et ouverte, permettant de voir à l'intérieur la banquette-divan sur laquelle prend place le Chah.

Le Chah a désiré que cette voiture à vapeur, en dehors de la corne d'appel réglementaire en France, fût munie d'un sifflet analogue à ceux des locomotives: il estime sans doute que, la voiture à vapeur *Gardner-Serpollet* étant rigoureusement silencieuse, il lui faut néanmoins faire beaucoup de bruit sur son passage.

Ajoutons que c'est la quatrième voiture à vapeur que commande le Chah à la maison Gardner-Serpollet, son fournisseur habituel: voilà qui fait grand honneur à l'industrie française.

(Cliché J. Beau.) E. T.

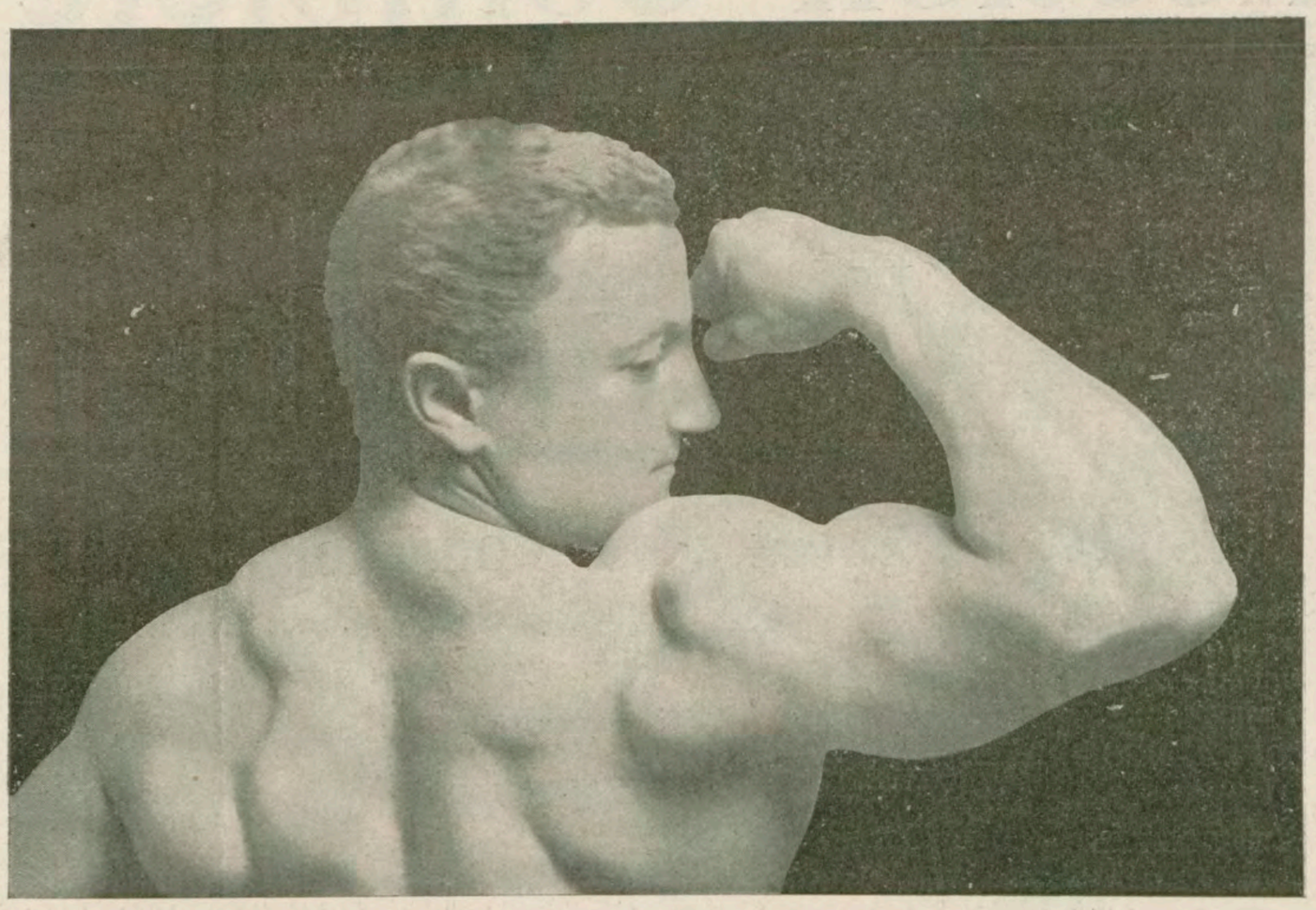


La voiture conduite par M. Marnay, conducteur ordinaire du roi.

« UN BEL ATHLETE »

Les beaux muscles, s'écriera-t-on en regardant la superbe photographie reproduite ici. Les beaux muscles, en effet, dont le développement, harmonieux dans son énormité, fut acquis par la longue pratique d'une méthode judicieuse.

Regardez de près. Partout les « points de force » saillent, partout la puissance apparaît et semble comme vouloir s'extérioriser de cet organisme athlétique. Pourtant, nulle exagération qui caractérise le développement partiel et souvent factice de certaine partie du corps n'existe ici. On voit que l'athlète n'a pas cherché à avoir de gros bras, des bras puissants ; il n'a pas visé uniquement le soulèvement à bras tendus de poids de 20 kilos. Ceci est un exercice vulgaire, et, bien qu'il soit trop souvent considéré comme le signe le plus palpable de la force corporelle, il n'exige en réalité, pour pouvoir être accompli avec une aisance apparente, qu'un ou deux mois d'exercices aux haltères de la part d'un homme de constitution moyenne. On n'acquiert ainsi qu'un développement incomplet ; on a de « gros bras » aussi longtemps qu'on s'entraîne ; on les voit couler aussitôt qu'on cesse l'entraînement. Ce qui a été cherché et obtenu ici, c'est le développement constitutionnel complet, c'est la transformation harmonieuse d'un organisme moyen, ou même débile, en un corps vigoureux et puissant, de toute la force de chacun, vous entendez bien, de chacun de ses muscles.



On remarquera l'admirable musculature de cette épaule et du bras, développés d'une façon harmonieuse par la pratique d'un long exercice, scientifiquement compris.

Il n'y a pas ainsi, dans le corps entier, un ou deux muscles hypertrophiés en vue d'un exercice spécial, mais tous sont preparés, par un ensemble de règles appropriées, à pouvoir fournir un effort particulier, ou au contraire à travailler simultanément.

La méthode exposée par M. J. de Lerne, dans son livre : *Comment devenir fort*, est lente, parfois pénible, mais à tous, aux graciles comme à ceux qui, bien constitués, rêvent de devenir plus forts encore, elle promet un brillant résultat.

J'ajoute que M. J. de Lerne prépare un second volume : *Le Perfectionnement de l'homme*, où il développera sous une forme nouvelle cette méthode parfaite, dont le succès a été si considérable.

A. F.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

UN NOUVEAU PRÉSIDENT. — L'assemblée générale de l'Automobile-Club de Nice qui s'est tenue la semaine dernière, a été marquée par la nomination d'un nouveau président, M. Laroze, en remplacement de M. Gondoin, démissionnaire.

M. G. Laroze,
le nouveau Président de l'A. C. N.

M. Gustave Laroze, dont nous donnons ci-contre la photographie, est un vrai sportsman. Peintre de talent, il délaissa le pinceau pour le fleuret et ne tarda pas à devenir la première lame amateur de France.

Il présida longtemps la Salle Mérignac et préside actuellement la Société d'escrime de Nice.

Joueur de tennis, boxeur et chauffeur aussi prudent que fervent, il est plein de vigueur et d'une activité rare, malgré sa quarantaine bien sonnée. Les longs voyages ne l'effraient pas, et il se rend souvent en voiture de Nice à sa propriété des Essarts-le-Roi, près de Versailles.

BILLARD

Les concurrents au championnat du monde.

De ce jour au 11 janvier, date de l'ouverture du tournoi de la Cie Brunswick au Grand Hôtel, mes rubriques auront pour but de faire connaître à mes lecteurs la position de chaque joueur dans la grande épreuve.

Or, le meilleur moyen d'apprécier la chance d'un concurrent est de connaître ses états d'entraînement.

Je vais aujourd'hui énumérer les moyennes de Marva dans ses dernières parties. Le champion espagnol est un joueur extrêmement appliqué et correct ; sa méthode est d'une simplicité absolue, son jeu très rapide et très sûr, sa série savante et condensée au plus haut point. Il a pour adversaires les professeurs Barutel et Sanchez, tous deux joueurs d'une grande valeur. Barutel a fini l'an dernier second dans le championnat du monde au cadre à un coup, à New-York : cette place en dit plus que tous les éloges et montre mieux qu'eux la classe du joueur.

Sanchez est surtout un spécialiste du trois bandes, dans lequel il excelle et égale, à coup sûr les maîtres les plus renommés ; son coup de queue très droit et très puissant le sert merveilleusement à cette partie. Il s'est mis depuis peu au cadre pour entraîner son compatriote Marva et réussit fort bien dans cette partie.

Voici maintenant quelques parties.

1° 18 novembre (300 points au cadre) :
Marva : 35, 42, 5, 32, 57, 71, 0, 6, 14 = 262.
Sanchez : 16, 2, 11, 83, 22, 3, 40, 16, 32 + 70 rendus = 300.

2° 20 novembre (cadre en 200) :
Marva : 7, 41, 3, 7, 142 = 300. | Barutel : 2, 0, 26, 16, 17 = 61.

3° 22 novembre (cadre en 200 :
Marva : 60, 90, 2, 98 = 200. | Barutel : 11, 0, 90+30 rendus = 131.

4° 23 novembre (cadre en 200) :
Barutel : 55 + 40 rendus = 95. | Marva : 168, 32 = 200.

5° 26 novembre (cadre en 200) :
Marva : 32, 0, 168 = 200. | Sanchez : 72, 39, 27 + 50 rendus = 188

6° 29 novembre (cadre en 200) :
Marva : 6, 76, 44, 0 = 126. | Barutel : 5, 29, 72, 2, 52 + 50 rendus = 200.

7° 30 novembre (cadre en 200) :
Marva : 100, 14, 86 = 200. | Barutel : 18, 5, 1 + 50 rendus = 74.

Count Reddeer.

FINANCE

Si la spéculation — fort peu intéressante à nos yeux, répétons-le — a été bien éprouvée à la fin du mois dernier, par contre l'épargne (à laquelle nous nous attachons exclusivement) a trouvé à la même époque, grâce à la panique de la Bourse, l'occasion d'heureux placements de fonds.

Ainsi, les gens avisés ont pu, le 25 et le 26 novembre, acheter de la rente 3 p. 100 à 98.67 et gagner déjà, conséquemment, plus d'un point. Cette rente doit continuer — on en a donné ici les raisons — à se maintenir au-dessus du pair, et, sans doute, elle servira de diapason au marché tout entier.

Mieux que cela : son attitude, si elle y persiste, autorisera l'introduction à la cote officielle d'emprunts d'État étrangers, sur lesquels l'accord est fait et parfait entre les gouvernements d'une part, le syndicat des grands établissements de crédit d'autre part.

Augurer, là-dessus, pour notre place, une période d'activité saine, d'animation de bon aloi, n'est pas se nourrir de folles illusions, mais bien raisonner selon la logique.

Pourtant, il y a à compter avec ceci : que la logique n'est pas toujours strictement observée en matière financière.

C. Levrai.

LE BULLETIN DE MICHELIN

CONSEILS SUR LE GONFLAGE

L'air comprimé étant l'âme du pneu, il est essentiel de s'occuper du bon gonflage des pneus. Un pneu trop gonflé cesse d'être confortable et fait bondir la voiture d'une façon désagréable, surtout sur le pavé.

Mais, d'autre part, un pneu insuffisamment gonflé s'abîme extrêmement vite. En effet, si la paroi de caoutchouc et de toile qui constitue l'enveloppe du pneu n'est pas abîmée par les cailloux de la route, cela tient à ce que cette paroi s'appuie sur un coussin d'air qui l'empêche d'être cisaillée entre le sol et la jante de la roue. Si ce coussin d'air est insuffisant, le choc et, par suite, le cisaillement ont lieu. En outre, le pneu insuffisamment gonflé roule de droite à gauche sur la jante et se coupe vite à l'accrochage.

Le pneu doit toujours être gonflé suffisamment dur pour que jamais, même au passage d'un caniveau, la rencontre d'un obstacle ne vienne faire toucher la jante.

La pression d'air dans le pneu doit être en rapport avec le poids qu'il a à supporter. C'est pourquoi nous recommandons vivement à nos clients de peser avec soin leurs voitures et de se conformer pour le gonflage aux indications contenues dans le tableau ci-contre.

On juge si le pneu est bien gonflé par son aplatissement. Le pneu doit s'aplatir, sous la voiture chargée, en moyenne d'un centimètre et ne doit jamais, même sur le sol sans obstacles d'une ville, s'écraser de plus d'un centimètre et demi.

On juge aussi si le pneu est bien gonflé par la largeur du boudin qui vient en contact avec le sol et qui, par le roulement, prend un aspect spécial. Cette largeur ne doit pas dépasser 4 centimètres pour le 65 mm., 6 centimètres pour le 90, le 85 et le 80 mm., 8 pour le 120 mm. Ne craignez jamais de faire éclater les pneus. En effet, nos pompes peuvent donner une pression de 12 kilos et nos pneus peuvent supporter une pression au moins égale. Les débutants ont toujours peur de trop gonfler, ils gonflent rarement assez. Ils ont tort, car, nous le répétons, un pneu peu gonflé s'abîme extrêmement vite. De nombreuses expériences nous l'ont formellement démontré.

Nous continuerons l'étude de cette question si importante du gonflage dans notre prochain Lundi.

Michelin et Cie.

TABLEAU DE GONFLAGE

GROSSEUR DU BOUDIN	VOITURETTE LÉGÈRE		VOITURETTE RENFORCÉE		VOITURETTE EXTRA-FORT OU VOITURE	
	Poids (1) à supporter par roue	Pression à donner aux pneus.	Poids à supporter par roue	Pression à donner aux pneus	Poids à supporter par roue	Pression à donner aux pneus
60 m/m	de 50 à 80 kilos de 80 à 120 (Max)	2 kg. 000 2 » 500	de 100 à 150 kilos de 150 à 200 (Max)	2 kg. 500 3 » 500	de 150 à 200 kilos de 200 à 275 (Max)	3 kg. 500 4 » 500
89 m/m (2) ou 85 m/m	de 50 à 100 kilos de 100 à 140 (Max)	2 » 000 2 » 500	de 100 à 150 kilos de 150 à 220 (Max)	2 » 590 3 » 500	de 150 à 200 kilos de 200 à 250 » de 250 à 300 (Max)	3 » 500 4 » 000 5 » 000
90 m/m	(Ne se fait plus)		(Ne se fait plus)		de 200 à 300 kilos de 300 à 400 » de 400 à 450 (Max)	5 » 000 6 » 000 6 » 500
120 m/m	(Ne se fait pas)		(Ne se fait pas)		de 300 à 400 kilos de 400 à 450 » de 500 à 600 (Max)	5 » 000 6 » 000 7 » 000

(1) 120 (Max) veut dire que le pneu voiturette 65 m/m léger est fabriqué pour supporter un poids total, compris voyageurs, de 120 kilos par roue au maximum.

(2) Le type de 80 m/m est remplacé cette année par le nouveau type de 85 m/m.

Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, avenue de l'Opéra, PARIS

La Collection Complète de la Vie au Grand Air

12.500 Photogravures

Le Sport en France et à l'Étranger de 1898 à 1902

* * *

Cinq Années de l'Histoire du Sport

Cinq années, déjà, se sont écoulées depuis la création de la *Vie au Grand Air* et, pendant ces cinq années, il n'est pas une manifestation sportive importante, quel que soit le point du globe qui en ait été le théâtre, qui n'ait été, pour elle, fixée sur la plaque par

LES MEILLEURS PHOTOGRAPHES

et, pour elle, commentée par

LES ÉCRIVAINS LES PLUS GOUTÉS

dans chaque branche du sport.

Il suffit, en effet, de parcourir la collection de la *Vie au Grand Air*, pour constater que

TOUS LES PAYS D'EUROPE

les uns après les autres, l'Afrique, les Indes, la Chine, le Japon, les États-Unis, le Canada, l'Amérique du Sud, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et jusqu'aux terres glacées du pôle, ont été successivement visités, reproduits, analysés, au point de vue sportif.

Les

CINQ VOLUMES

qui constituent, à l'heure actuelle, cette collection, contiennent chacun plus de

600 PAGES

soit un total de plus de

12 500 GRAVURES

qui constituent une

VÉRITABLE HISTOIRE DU SPORT

en France et à l'Étranger pendant les cinq années qui viennent de s'écouler c'est pour le sportsman la

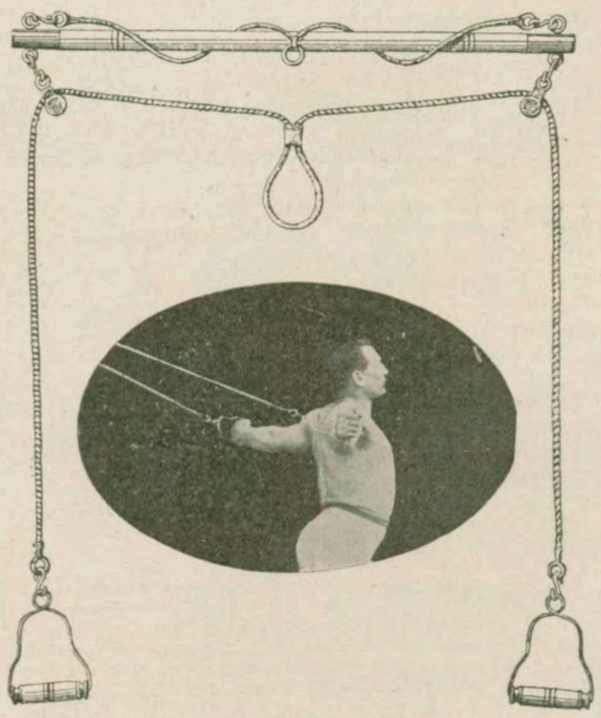
BIBLIOTHÈQUE INDISPENSABLE

la plus documentée et en même temps la plus facile à consulter, puisqu'il n'a pas à parcourir des dizaines de journaux spéciaux et variés qui se perdent le plus souvent dans les détails.

Quel que soit le sport qu'il pratique :

L'AUTOMOBILE — LA NATATION
LE CYCLISME — LA COLOMBOPHILIE
L'HIPPISME — LA PHOTOGRAPHIE
LA COURSE A PIED — LA TAUROMACHIE
LE FOOTBALL — LE POLO
LA LUTTE — LE HOCKEY
LA BOXE — LA GYMNASTIQUE
L'ESCRIME — L'ÉQUITATION
L'AVIRON — LE PATINAGE
LE YACHTING — LE GOLF
LE TENNIS — LA PELOTE
L'AÉROSTATION — LA PAUME
LA CHASSE — LES POIDS
LA PÊCHE — LE TIR

trouvera là, résumés sous la forme la plus vivante, tous les événements qui ont marqué pendant ces cinq années. Il revivra par l'imagination ces minutes d'angoisse délicieuse que connaissent seuls les vrais sportsmen.



L'Appareil Charlemont
Offert en Prime
à tous nos Souscripteurs.

Conditions de la Souscription

La collection forme, nous l'avons dit,

CINQ MAGNIFIQUES VOLUMES GRAND IN-4 JÉSUS

que nous offrons aux amateurs pour un prix global de

100 FRANCS

payables en un premier versement de 12 francs et 11 versements successifs de 8 francs.

Afin d'en faciliter l'acquisition à tous, nous avons décidé d'accorder à tous les acheteurs un

Crédit de 12 Mois

Le premier versement ne devant se faire qu'après la réception de la collection et la vérification de l'achat par le souscripteur.

De plus, la collection est accompagnée d'une

MAGNIFIQUE PRIME GRATUITE

consistant en un **Appareil Charlemont**

d'une valeur de 19 francs, le meilleur "exerciser" connu, le seul qui développe la poitrine, en même temps que les muscles des bras et des jambes et qui peut être employé indifféremment par les athlètes, les hommes, les femmes ou les enfants.

Sur demande, il est fait une reliure toile moderne, avec fers spéciaux, qui entraîne un supplément de 25 francs, soit au total 125 francs. Le paiement s'en effectue également en 12 mois, à raison d'un premier versement de 15 francs et 11 versements successifs de 10 francs.

Bien spécifier, en souscrivant, si on désire la collection reliée.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Veuillez m'adresser la collection de la Vie au Grand Air, *formant cinq volumes brochés au prix de* **100 francs**, *que je paierai,* **12 francs** *à la réception des volumes et le solde à raison de* **8 francs** *par mois, sur présentation d'une quittance postale.*

Je recevrai, en même temps, l'appareil Charlemont, à titre de **Prime gratuite**.

Noms et prénoms .....

Profession .....

Domicile .....

SIGNATURE :

P. S. — Je désire la collection reliée, moyennant un supplément de prix de 25 fr. divisible en 12 mensualités, dont la première de 15 francs et les onze autres de 10 francs.

SIGNATURE :

(Rayer la deuxième partie si on désire la collection brochée seulement).

Détacher et remplir le présent bulletin et l'adresser à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er).

Le Gérant : JARRIGE.